

«Es ist schon cool, einen E-LKW zu fahren»

E-LASTWAGEN DER TRIENGER CHAUFFEUR SEBASTIAN MEIER IST IM COCKPIT EINES MERCEDES ACTROS E 300 UNTERWEGS



Sebastian Meier am Steuer des Mercedes Actros E 300 ...



... und beim Abladen am Dock der Emmi Dagmersellen.

FOTOS DANIEL ZUMBÜHL

Die E-Mobilität ist drauf und dran, auch die Transport- und Logistikbranche zu erobern. Bei der Firma Galliker sind schon weit über 30 elektrisch angetriebene LKW im Einsatz. Der Trienger Sebastian Meier ist regelmässig mit ihnen unterwegs. Diese Zeitung durfte ihn kürzlich begleiten.

In Sachen Elektromobilität in der Transport- und Logistikbranche nimmt die Galliker Transport AG, die im Dreieck Altishofen-Nebikon-Dagmersellen beheimatet ist, eine Vorreiterrolle ein. Unter dem Motto «Green Logistics by Galliker» führt sie in ihrer Fahrzeugflotte derzeit bereits 48 Elektro-LKW (Solofahrzeuge und Sattelschlepper). Bis Ende dieses Jahres

sollen es 90 «e-Trucks» in der gesamten Flotte sein.

Mit einem der Solo-E-LKW, dem Mercedes Actros E 300 mit der Nummer 834, darf diese Zeitung am 7. März mitfahren. Morgens um 7 Uhr empfängt sie der Chauffeur Sebastian Meier aus Triengen vor dem Logistikcenter 3 im Industriepark Dagmersellen. Zu Beginn der Tour, die ihn mit Lebensmitteln und Medikamenten an diverse Destinationen auf der Luzerner Landschaft führen wird, fährt er an einigen der Ladestationen auf dem Firmengelände vorbei, die zum grossen Teil im Boden eingelassen sind.

300 Kilometer Reichweite

«Für diese Tour reichen die 300 Kilometer Reichweite einer Batterieladung

locker aus», sagt der 37-Jährige, als er den Weg zur ersten Destination, der Emmi Dagmersellen, unter die Räder nimmt. Das Einzugsgebiet solcher Feinverteilungstouren umfasst den Raum Bern–Olten–Zürich–Zug–Zentralschweiz. Die Mitfahrt in der Führerkabine eines E-LKW ist ein spezielles Erlebnis: Kein Motorengerumm wie bei einem Dieselfahrzeug ist zu hören, lediglich ein leises Summen des Elektromotors. «Es ist sehr angenehm, ein solches Fahrzeug zu fahren. Man merkt es vor allem beim Übergang vom Diesel- zum E-LKW. Bei Letzterem hat man abends nach dem Feierabend einen viel freieren Kopf», lässt Sebastian Meier durchblicken. Er selbst fährt fast alles im Galliker-Fahrzeugpark und ist auch in der Ausbil-

dung der Chauffeure tätig. Viele seiner Kolleginnen und Kollegen seien zu erst etwas skeptisch gegenüber dem Elektro-Lastwagen. «Aber schnell finden sie, dass es schon noch cool sei, ein solches Fahrzeug zu führen.»

«Beim E-LKW hat man abends nach Feierabend einen freieren Kopf»

SEBASTIAN MEIER,
LKW-CHAUFFEUR

Auf der Höhe der Technik

Ein Vorteil des leisen E-LKW ist, dass es niemanden stört, wenn man frühmorgens durch ein Wohnquartier fährt, um etwas auszuliefern. Die Kehrseite der Medaille: Vor allem betagte Personen, die eine Strasse überqueren wollen, nehmen den E-LKW erst wahr, wenn er in ihrem Blickfeld auftaucht. Das heisst für den Chauffeur und die Chauffeuse, noch stärker auf der Hut zu sein. Dabei werden sie vom Fahrzeug selbst unterstützt, denn dieses ist auf der Höhe der Technik und unter anderem mit Kamera-Rückspiegeln ausgerüstet.

Ein grosses Plus des elektrischen Antriebs offenbart sich im Gefälle vor Wolhusen: Wenn Sebastian Meier vom Gas geht, beginnt das Fahrzeug zu bremsen und zu rekuperieren. Das heisst, beim Bremsvorgang wird Strom erzeugt, der dann wiederum in die Batterie zurückgespeist wird. Kommt die Batterie nach sieben bis acht Jahren im LKW an ihr Lebensende, dann landet sie keineswegs im Sondermüll. Sie wird dann entweder in einem Batteriespeicher für Solarenergie weiter genutzt, oder aber die Materialien und Inhaltsstoffe werden bis zu 98 Prozent recycelt. Eine Kehrseite der umweltfreundlichen E-LKW ist allerdings ihr Anschaffungspreis, der im Vergleich zu Dieselfahrzeugen drei- bis viermal so hoch ist.

Vielseitigkeit macht Job spannend

Der Mercedes Actros E 300 mit der Nummer 834 ist fast fabrikneu, nur wenige Wochen alt. Sebastian Meier wiederum arbeitet schon 14 Jahre bei der Galliker Transport AG, wo er auch die Lastwagenprüfung absolvierte. Wenn er nicht für das Transportunternehmen unterwegs ist, dann betätigt er sich in der Event-Technik oder frönt seinem Hobby (Modell-) Autos – «mit allem eben, was mit Mu-

sik und Autos zu tun hat», wie er es auf den Punkt bringt.

Das Schöne am Beruf Chauffeur ist für ihn die Vielseitigkeit. «Die macht meinen Job spannend und gewährt mir Einblick in vieles, was mir sonst verborgen bliebe.» So kommt Sebastian Meier an diesem Vormittag in Kontakt mit einer Apotheke, einer Tierarztpraxis, einer Gastro-Arztpraxis, einem Spital, einem Kinderheim, einem Coiffeursalon und zwei Bäckereien, wo es für ihn dann schon mal einen Kaffee oder ein Znüni zur Stärkung gibt. Auch geografisch hat eine solche Feinverteilungstour einiges zu bieten. In diesem Fall führt sie von Dagmersellen über Zell, Willisau, Wolhusen und Ruswil nach Triengen und von dort über Sursee und die A2-Raststätte Rothenburg zum Luzerner Kantonsspital Luzern, wo es leere Wägel für den Rücktransport nach Dagmersellen zu laden gilt. Nach der Mittagspause steht dann noch eine zweite Tour an. Auch für sie ist in der Batterie noch genügend «Pfuus» ...

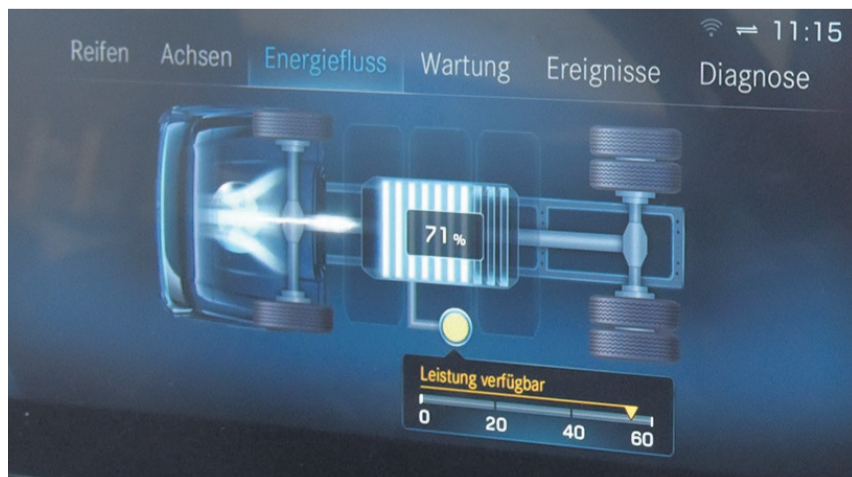
DANIEL ZUMBÜHL

Hochburg der Elektrobusse

E-ÖV Das Zeitalter der Elektrobuse begann in der Region im Jahr 2017, als die Postauto AG auf der Linie 84 zwischen Sursee und Sempach Station zum ersten Mal in der Zentralschweiz einen Hybridbus einsetzte. Dieser ist neben dem Diesel- auch mit einem Elektromotor bestückt, der vor allem beim Anfahren zum Zug kommt. Mit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2022 nahmen dann auch «richtige» Elektrobuse, sogenannte Depotlader-Batteriebusse, auf den Postautolinien 70 (Sempach Station–Rothenburg) und 89 (Sempach Station–Bäch) mit Ladestation in Sempach Station sowie auf den Linien 60 (Buttisholz–Rothenburg) und 64 (Ruswil–Spital Wolhusen) der Rottal Auto AG den Betrieb auf. Der Verkehrsverbund Luzern (VVL) nimmt im Verlauf des Fahrplanjahrs 2024 in der Region weitere sieben Depotlader-Busse der Postauto AG in Betrieb. Diese werden mehrheitlich im Raum Sursee–Schlierbach, Triengen und Dagmersellen auf den Linien 82, 83, 86 und teilweise 85 verkehren. Auch Einsätze auf den Nachtbuslinien N80 und N85 sind geplant. Dazu wird eine Ladeinfrastruktur in der Garage Triengen eingerichtet. Der VVL setzt sich zum Ziel, bis 2040 alle Busse mit erneuerbaren Energien, energieeffizient und emissionsarm verkehren zu lassen. **DZ**



Auf dem Gelände der Galliker Transport AG befinden sich mehrere, zum grossen Teil im Boden montierte Ladestationen für E-LKW.



Über ein Display erhält der Chauffeur diverse Informationen – auch über den Ladezustand der Batterie und die verfügbare Leistung.

Es tut sich was in der Region

E-TRANSPORTE Die Galliker Transport AG ist nicht das einzige Transport- und Logistikunternehmen in der Region, das auf E-LKW setzt. Auch die Surseer Anton Häfliger AG bestellte je zwei Renault Sattelzugmaschinen und Auflieger mit Kühlaggregaten, die elektrisch betrieben werden. Gemäss dem Geschäftsführer Roland Wyss sollen sie noch diesen Frühling ausgeliefert werden. «Je nach den gesammelten Erfahrungen kommen danach voraussichtlich noch weitere E-LKW hinzu», stellt er auf Anfrage in Aussicht. Bereits vorhanden sind drei Ladestationen auf dem Firmengelände. Mehrere E-LKW hat auch die ebenfalls in Sursee domizilierte Traveco Transporte AG geordert. Laut dem Geschäftsleitungspräsidenten Otti Häfliger sollten sie Anfang 2025 ausgeliefert werden. «Die Lieferfristen für E-LKW sind derzeit ziemlich lang», lässt er durchblicken. Erst vor wenigen Tagen nahm zudem die Möbel Ulrich AG in Sursee ihren ersten elektrischen Lieferwagen in Betrieb. **DZ**